Schakels

DE NEDERLANDSE ANTILLEN



SINT MAARTEN, SINT EUSTATIUS, SABA EN BONAIRE

UITGAVE VAN HET KABINET VAN DE VICE-MINISTER-PRESIDENT - PLEIN 1 - 'S-GRAVENHAGE

JAARGANG 1962 - NA 38

Inhoud

Dr J. Winsemius	Ten geleide
Ir J. P. Josephus Jitta	Sint Maarten in de ontwikkeling
A. J. van Hesteren	Het eiland Bonaire
Dr J. Winsemius	Ontwikkelingswerk op Saba
Dr J. Winsemius	Toeristische ontwikkeling op Sint Maarten en Bonaire
	Kaarten:
	1. Sint Maarten
	2. Sint Eustatius
	3. Bonaire
	4. Saba
	5. Caraibisch gebied

FOTO OMSLAG:

Bonaire - Ingang Cai. Strandgezicht

Ten geleide

Het toerisme staat in de westers-industriële landen thans nog in zijn kinderschoenen. De toenemende welvaartsstijging, de hiermede samenhangende verkorting van de werktijd, de snel stijgende behoefte aan vrije tijdsbesteding doet het toerisme snel ontwikkelen. In de Caraibische archipel breidt het internationale toerisme – met name uit de U.S.A. – zich snel uit, daartoe in staat gesteld door de groei van het moderne vliegverkeer.

Speciaal voor de eilanden van de Nederlandse Antillen, waar geen aard-olie industrie is gevestigd, kan deze toeristen-„industrie" een economische basis vormen, die een ruimer verzorgingsniveau van de bevolking in de naaste toekomst mogelijk zal maken.

Voor het toerisme is het van grote waarde, dat het ook voor de toekomst verzekerd kan zijn van het blijven voortbestaan van een van de aantrekkelijkheden van deze eilanden, n.l. het natuur- en landschapsschoon. Een onbedorven landschap moet toch voor een toeristisch centrum worden gezien als een van de pijlers, waarmede het gehele volksbestaan op deze eilanden in de toekomst is gemoeid. De toepassing van de welvaartsplannen moet hier niet alleen rekening mede houden, maar een dergelijke ontwikkeling in beginsel ook steunen. De toeristische ontplooiing op de Bovenwindse eilanden en Bonaire zal door een doelmatige stedebouwkundige regeling worden bevorderd, terwijl mede hierdoor het welzijn van deze toeristencentra tot in lengte van dagen kan worden verzekerd.

Het is deze toeristische ontwikkeling, welke bij ieder van de hierna volgende artikelen als toekomstige basis van het volksbestaan op deze eilanden wordt beschouwd.



Dr J. WINSEMIUS

Sint Maarten in de ontwikkeling

In 1957 hebben de planoloog Prof. Thijsse en ik op verzoek van de Regeringen van Nederland en de Nederlandse Antillen enige tijd op de Antillen doorgebracht om te rapporteren over te treffen voorzieningen, om het welvaartspeil van het eiland Bonaire, en de Bovenwindse eilanden St. Maarten, Saba en St. Eustatius, op te voeren. Deze eilanden vormen het minder ontwikkelde deel der Nederlandse Antillen. De door de olie-industrie welvarender eilanden, Curaçao en Aruba, moeten dan ook jaarlijks de tekorten op de begroting der andere eilanden aanvullen. Wij hebben ieder een rapport uitgebracht, hoewel natuurlijk onderling contact aanwezig was en waren het er over eens, dat alleen het toerisme de eilanden tot grotere bloei kon brengen. Deze conclusie was voor de Regering der Antillen geenszins een verrassing.

Na het uitbrengen van onze rapporten is in 1960 bij de wet een welvaartsfonds in het leven geroepen van 24.000.000 hollandse guldens om enige van de plannen welke in drie jaren kunnen worden verwezenlijkt, te financieren. Dit geld wordt voor een derde deel door Nederland geschonken, voor een derde deel aan de Antillen geleend, terwijl dit land zelf ook een derde deel voor zijn rekening neemt.

Het Caraïbische gebied is vooral bij de Amerikanen zeer in trek.

Met een straalvliegtuig is men van New-York in precies 3½ uur op Porto Rico. Vandaar zijn vliegverbindingen met kleinere en langzamere vliegtuigen met vele niet te ver afgelegen eilanden, die binnen de twee uur kunnen worden bereikt.

Het Caraïbische gebied is ook een geliefd reisdoel voor cruise-vaarten. Grotere en kleinere cruises brengen honderden eendags-toeristen naar de verschillende Caraïbische eilanden.

Totaal onbekende en vergeten eilanden als St. Croix en St. Thomas zijn na de oorlog daardoor tot zeer grote bloei gekomen. Ook Curaçao en Aruba profiteren van zulke cruise-tochten. De Amerikaan wil bij het aandoen van zo'n eiland graag royaal geld uitgeven. Daarvan profiteren de winkels, die voorwerpen verkopen, die op die eilanden veel lager belast zijn dan in eigen land. De Amerikanen mogen voor een bepaalde waarde vrij van kosten in hun land invoeren.

De scheepvaartmaatschappijen zien als attractie voor toeristen steeds uit naar nieuwe eilanden om aan te doen voor hun cruise-tochten en hun aandacht is nu gevallen op het Bovenwindse eiland St. Maarten. Dit is dan ook één van de mooiste eilanden in het Caraïbische gebied.

St. Maarten bestaat uit een bergachtige kern, waaromheen begroeide rotsige eilandjes liggen. Het toeval wil, dat deze door de natuur gevormde zanddijken met de



St. Maarten - Voorstraat met R.K. kerk te Philipsburg

kern zijn verbonden. Op een van deze zanddijken ligt het smalle langgerekte stadje Philipsburg, de hoofdplaats van het Antilliaanse gedeelte. Vóór de zanddijk ligt een baai, Grootbaai, er achter meren, gevormd door verlaten zoutpannen. In Grootbaai is een nieuwe zanddijk bezig zich te vormen. Hij ligt nog met de kruin 2,5 à 3 m. onder water. Ik sprak daarnet van het Antilliaanse gedeelte, omdat het eiland, dat slechts 107 km^2 groot is – waarbij gerekend een lagune van 14 km^2, voor een deel onderdeel is van Frankrijk.

Het behoort tot het departement Guadeloupe. De taal der bewoners van het gehele eiland is echter noch Nederlands, noch Frans, maar Engels. De grens tussen beide delen is betrekkelijk willekeurig. Het heet, dat hetgeen men van een bepaalde bergtop nabij Grootbaai af kon zien, destijds Hollands is geworden en de rest Frans. In de loop der eeuwen hebben de landen, naar men zegt, wel eens in stilte de grenzen plaatselijk verlegd.

Aangezien er geen personeel beschikbaar is voor grensbewaking bestaat de grens slechts theoretisch. Het toekomstige Europa kan daar in de leer gaan. Invoerrechten worden niet geheven omdat er niemand is om ze te administreren. Buitenlanders kunnen goedkoop voorwerpen kopen die in andere landen zwaar belast zijn.

Maar behalve deze materiële attractie hebben ook het natuurschoon en het in het gunstige seizoen doorlopend prachtige weer grote aantrekkingskracht. Voor mensen,

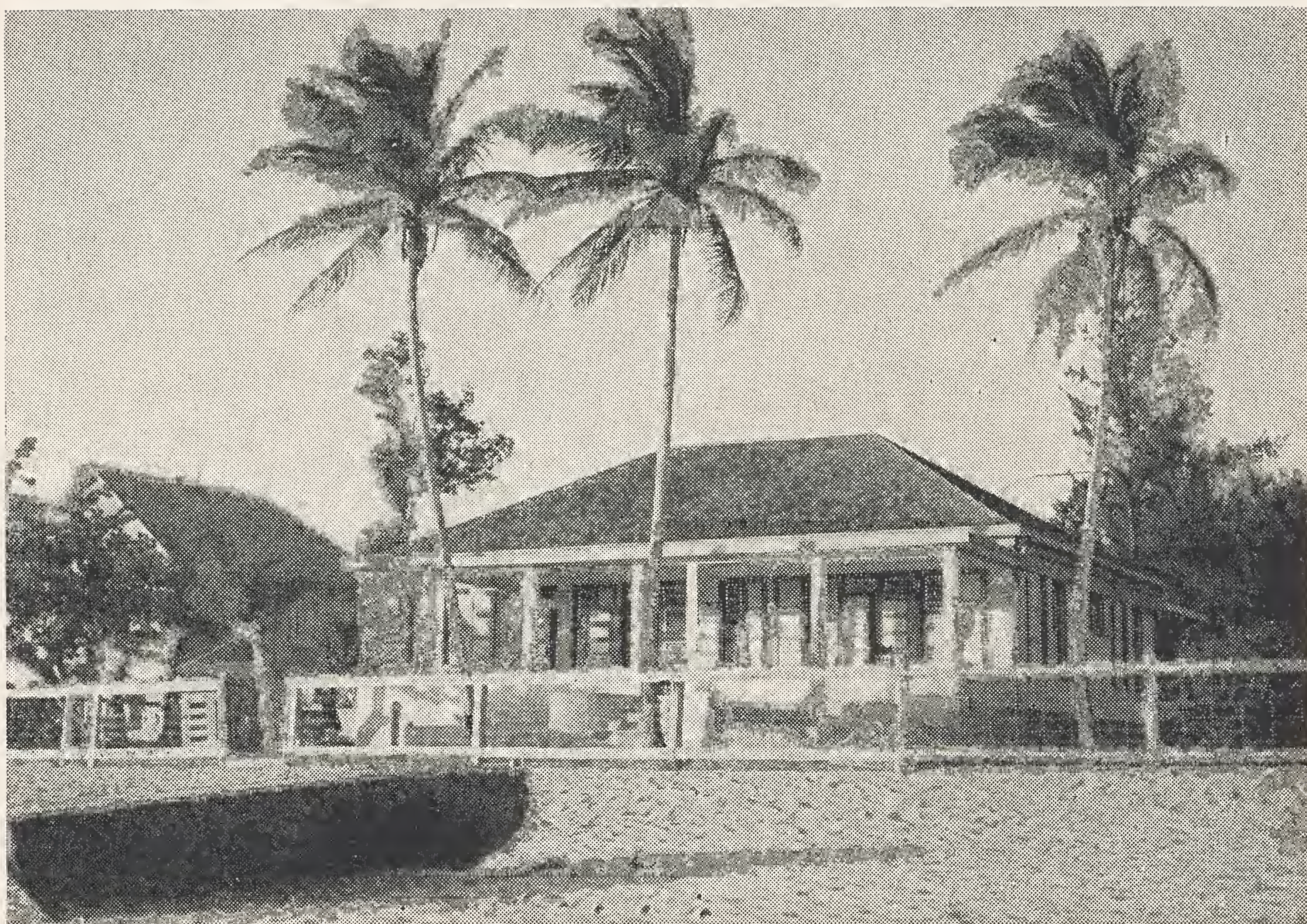
SINT MAARTEN

SCHAAL 1: 54.141

FRANS GEDEELTE
MARIGOT
LOW LANDS (TERRES BASSES)
Anse des Sables
NAAR MARIGOT
NAAR FRENCH QUARTER
Oyster Pond
BELVEDÈRE
NAAR MARIGOT
317 m
256 m
LOW
Simson
Bay
Mullet Pond Bay
LANDS
Lagune
Cul de Sac
Madame
SENTRY HILL 344 m
300 m
VLIEGVELD
SIMSONBAY
Maho Bay
Simson Bay
Hotel Mary's Fancy
Guana Bay
Koolbay District
Burgeux Bay
BURGEUX KAAP
Grote Zoutpan
KOOLBAY BERG 215 m
FORT WILLIAM HILL 256 m
176 m
Kool Bay
KAY BAY HILL
PHILIPSBURG
Kay Bay
Little Bay
Great Bay
FORT AMSTERDAM
200 m
POINT BLANCHE
0 1 2 km

SINT MAARTEN
SINT MAARTEN (FRANS)
MARIGOT
SINT MAARTEN (NEDERL. ANTILLEN)
SIMSONBAY
PHILIPSBURG

LEGENDA
Hoogtelijneninterval 50 m
Weg
Recreatieweg
Stranden
Aangename stranden
Uitzichtpunt
Hotel



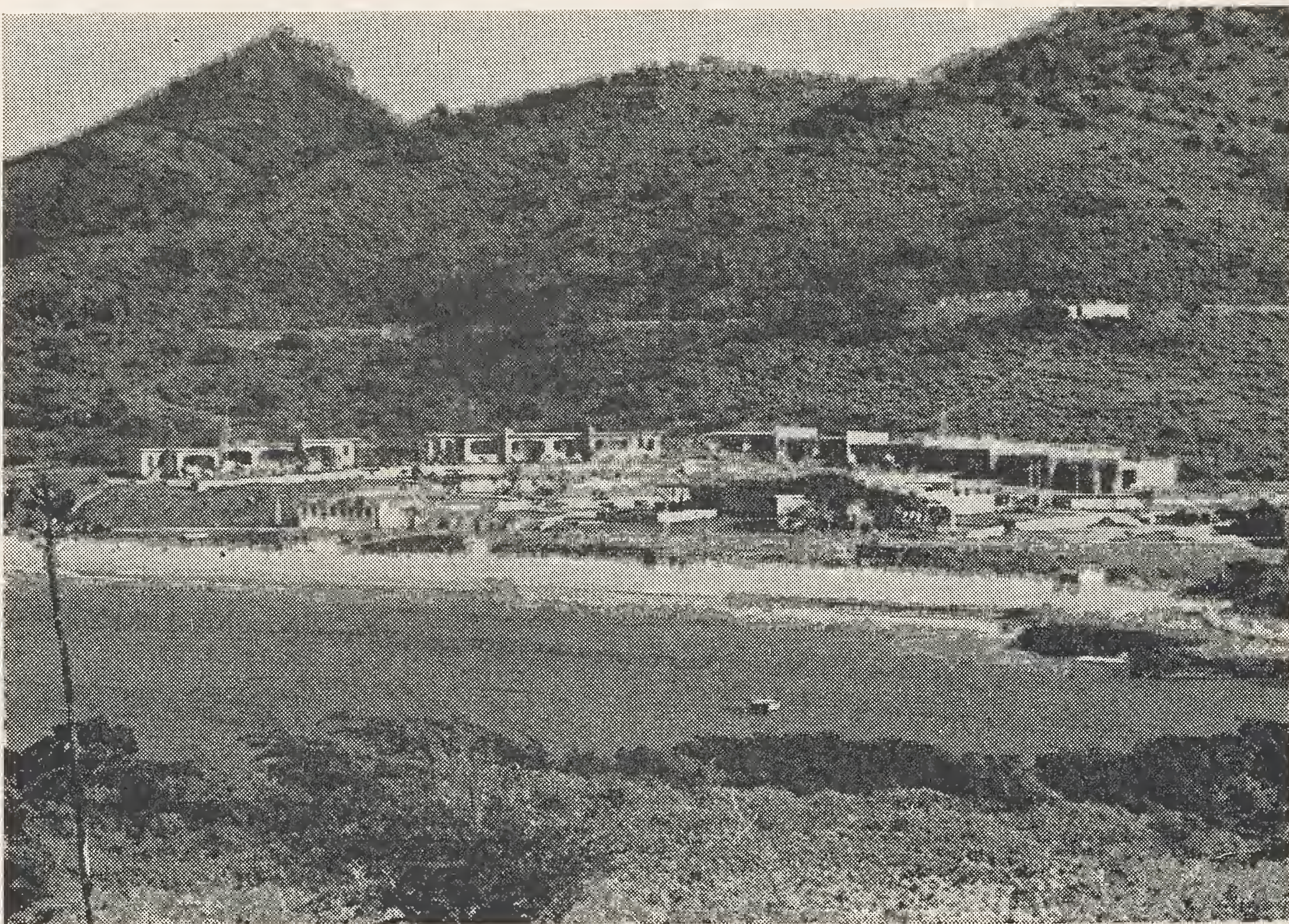
St. Maarten - De Pasanggrahan van Philipsburg. De achterkant komt uit op het strand van Great Bay

die rustig willen genieten van de zee heeft men er prachtige langgerekte eenzame witte stranden met volop gelegenheid tot veilig baden. Geen wonder, dat de Antillen ook trachten mee te doen met ándere eilanden, die tegenwoordig door vreemdelingen druk worden bezocht. In 1955 heeft de Antilliaanse groep een fraai bungalow hotel neergezet, dat aan H.M. de Koningin als een der eerste gasten gastvrijheid mocht verlenen. Dit hotel valt zeer in de smaak bij de Amerikanen. Het heeft er al een nieuwe gordel bungalows bij gekregen. Het kan bestaan, dank zij het vliegveld op het eiland.

Behalve de K.L.M., die van Curaçao naar St. Maarten vliegt in ongeveer drie uren, komt op dat eiland van Porto Rico af de Air France en de Caribair. Het vliegveld was ingericht voor DC-3, zogenaamde Dakota-vliegtuigen, maar thans doen ook Convairs het vliegveld aan, zij het dan ook met een gebruiksaanwijzing. Zij moeten nl. zorgen dat bij het verlaten van St. Maarten de benzinetanks niet te vol zijn. Anders kunnen zij niet voldoende snel van de baan los komen.

Ondertussen wordt het vliegveld verlengd en wegens plaatsgebrek daarom gelijkertijd verdraaid, om het geschikt te maken voor DC-6-vliegtuigen en ook voor kleinere straalvliegtuigen. De verbouwing van het vliegveld is thans in volle gang. Als het werk klaar is, zou men in niet veel meer dan vier uren van New-York naar St. Maarten kunnen vliegen.

Brengen de *vliegtuigen* gasten aan voor langer verblijf, grote groepen eendags-



St. Maarten - Little Bay hotel

toeristen komen – zoals gezegd – de Caraïbische eilanden bezoeken met *cruise-schepen*.

Voor deze schepen wordt in Grootbaai een steiger gebouwd, die al is aanbesteed. Hij wordt geschikt gemaakt voor zeer grote cruise-schepen. Zelfs de „Rotterdam" kan er zonder sleepboothulp aan meren. De minimum-diepte voor de steiger wordt 10,50 m. Eb en vloed zijn praktisch niet aanwezig.

De andere eilanden in de omgeving bezitten geen steiger voor grotere schepen, die dan ook op de rede blijven liggen. St. Maarten zal door de steiger in het voordeel komen. Ook vrachtschepen zullen van de steiger gebruik kunnen maken. Nu worden zij alleen op de rede gelost en geladen. Verwacht wordt, dat het vergrote vliegveld en de steiger een grote opbloei van het eiland in de hand zullen werken.

Sommigen vrezen dat het eiland die opbloei moeilijk zal kunnen volgen, anderen, dat de rustige natuur erdoor zal worden bedorven. Ik verwacht echter, dat de naaste toekomst zal uitwijzen, dat de pessimisten in het ongelijk worden gesteld.

De onderhanden zijnde voorzieningen voor de ontwikkeling van het eiland werpen hun schaduw vooruit. Sedert enige tijd heerst er alom grote activiteit: er wordt veel gebouwd, waaronder bungalows voor rijke Amerikanen, op Amerikaanse leest geschoeide hotels, fraaie winkels enz. Voorts worden wegen verhard, het eiland aan-



St. Eustatius - Fort Oranje op welke plaats het eerste saluut aan nieuw Amerikaanse vlag werd gebracht

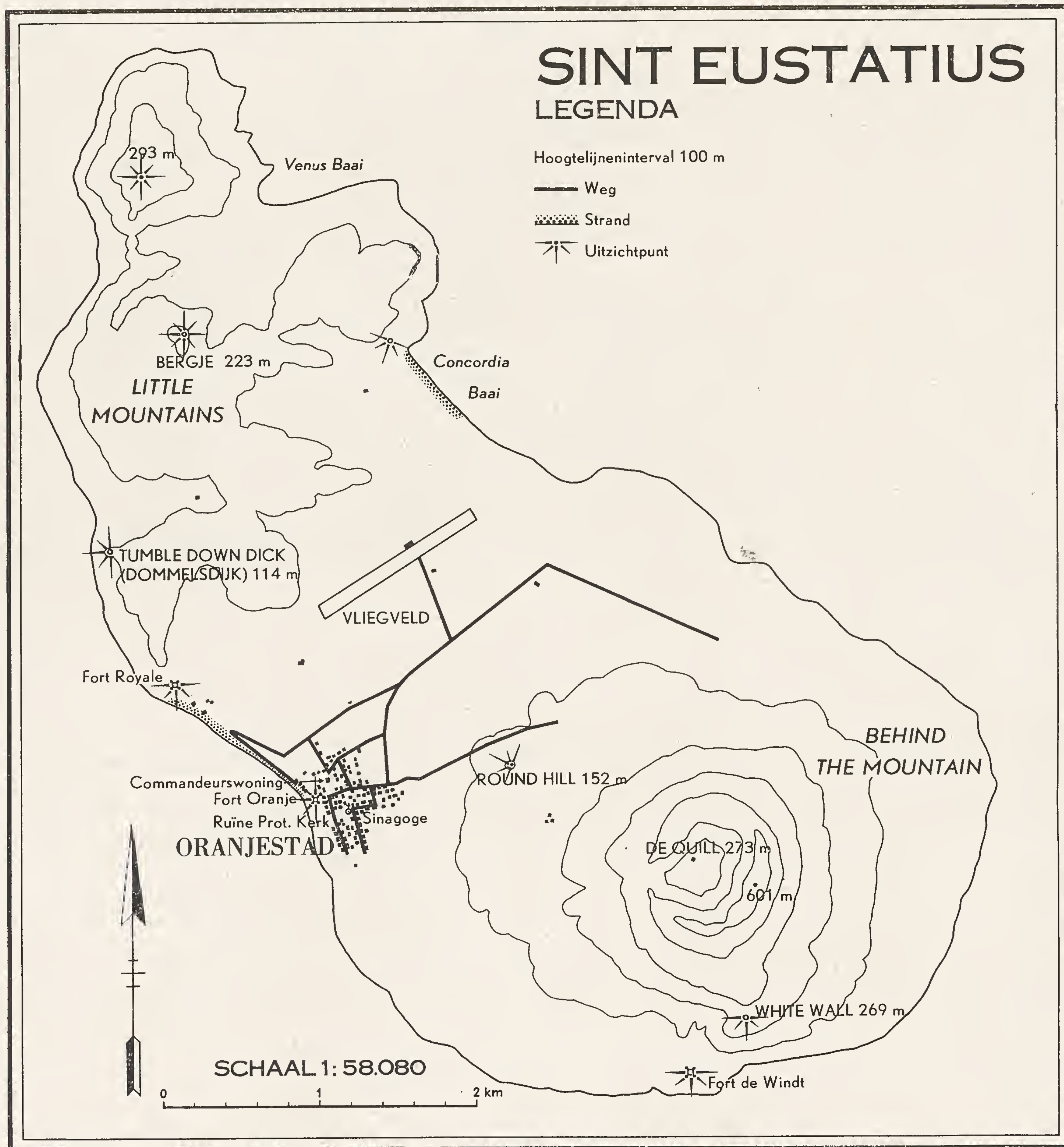
gesloten aan een elektrische centrale, uitstekend drinkwater – gewonnen uit zeewater – in de huizen en gebouwen beschikbaar gesteld, enz.

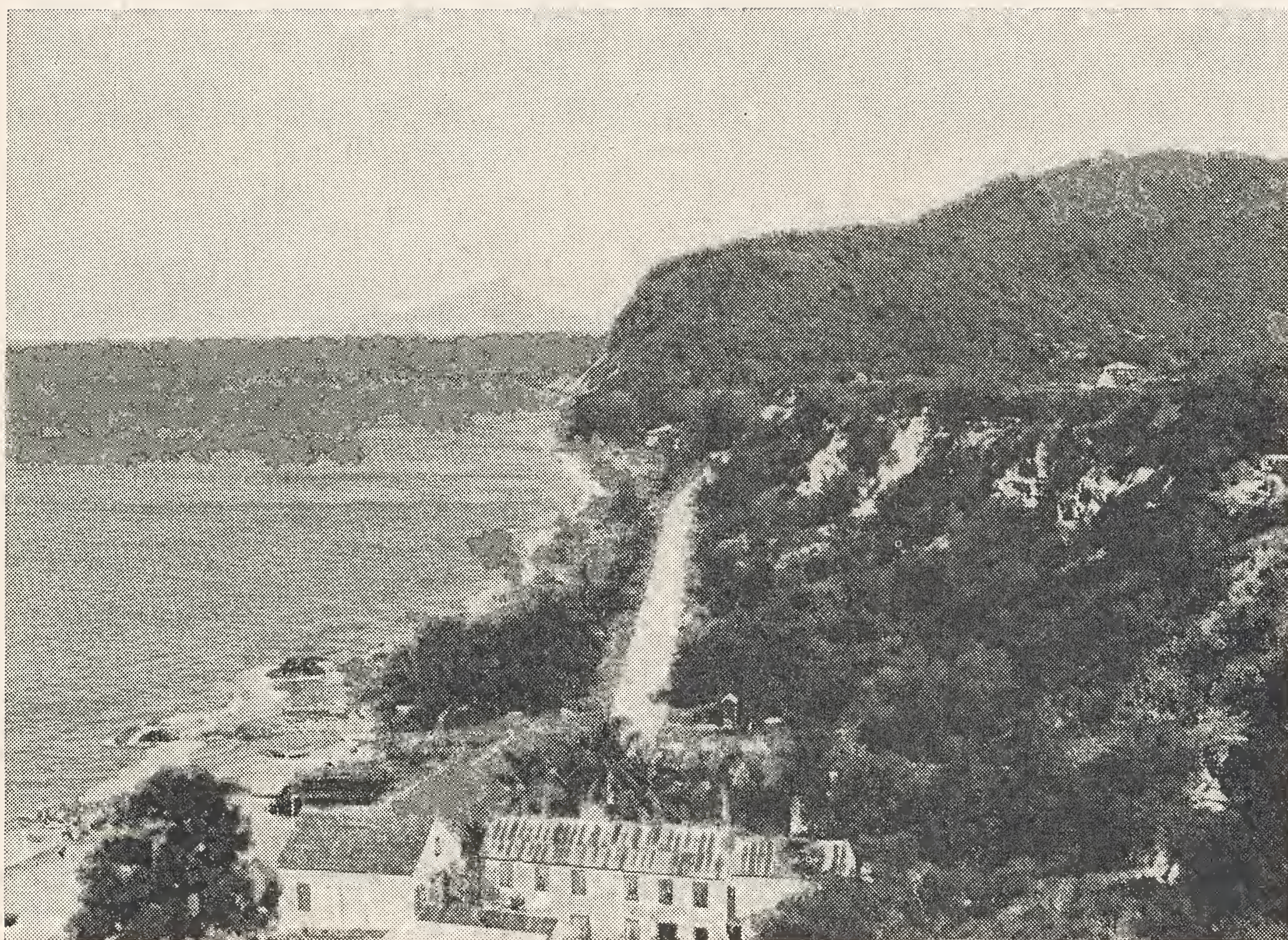
Voorheen leefde het eiland hoofdzakelijk van postwissels, gezonden door kostwinners, werkend bij de petroleummaatschappijen op Curaçao en Aruba, aan hun familie. Sedert men bij deze maatschappijen grotere automatisering toepast zijn vele kostwinners naar het eiland teruggekeerd waar zij volop werk vinden.

Er zal, tegen dat de vreemdelingenstroom zal beginnen, voldoende gelegenheid zijn om de vele toeristen, die met cruise-schepen tegelijkertijd op St. Maarten komen, bezig te houden. Een deel zal kunnen luieren, een deel zal het prachtige Franse en Antilliaanse deel van het eiland kunnen bezichtigen en zich wanen in het toekomstige Europa zonder beschermde grenzen, een ander deel zal het op te richten casino kunnen bezoeken.

Voorts zal een deel per vliegtuig binnen een half uur Saba of St. Eustatius kunnen bereiken en met deze mooie eilanden kunnen kennis maken. Op Saba wordt een 400 m. lang vliegveld aangelegd, op St. Eustatius wordt het bestaande vliegveld verbeterd. Saba bestaat uit een gedoofde vulkaan met twee trechters. Deze berg rijst uit de zee omhoog met een 900 m. hoge top. De vorm van de berg is een vierkant met zijden van 4 km.

De plantengroei is er nat-tropisch. Dank zij de bergtop, die wolken vasthoudt, regent het er voldoende. St. Eustatius, dat uit twee gedoofde vulkanen bestaat, op


SINT EUSTATIUS
LEGENDA
Hoogtelijneninterval 100 m
Weg
Strand
Uitzichtpunt
293 m
Venus Baai
Concordia Baai
BERGJE 223 m
LITTLE MOUNTAINS
TUMBLE DOWN DICK (DOMMELSDIJK) 114 m
VLIEGVELD
Fort Royale
Commandeurswoning
Fort Oranje
Ruïne Prot. Kerk
Sinagoge
ORANJESTAD
ROUND HILL 152 m
BEHIND THE MOUNTAIN
DE QUILL 273 m
601 m
WHITE WALL 269 m
Fort de Windt
SCHAAL 1: 58.080
0
1
2 km



St. Eustatius - Gezicht op zee, de baaiweg en de Cliff, gezien vanuit het fort Oranje. In de verte het eiland Saba

enige kilometers uit elkaar, en verbonden door land, vormt een grote aantrekkingskracht op Amerikanen. Daar toch ligt het fort Oranje, dat in de achttiende eeuw als eerste door saluutschoten het onafhankelijke Amerika erkende. De Engelsen waren er zo verontwaardigd over, dat zij in de vierde Engelse oorlog het eiland grondig vernielden. De ruïnes van de pakhuizen staan er nog, gedeeltelijk door wegspoeling van het land in het water. Het eens zo bloeiende eiland, dat leefde van de wapensmokkel en 20.000 inwoners telde, heeft er nu nog slechts ten hoogste 1.000.

Wij kunnen constateren, dat St. Maarten in zijn snelle ontwikkeling Saba en St. Eustatius zal meeslepen.

Maar ook onafhankelijk daarvan staat St. Eustatius voor een bijzondere ontwikkeling omdat het uit puimsteen bestaat, welk materiaal zal worden geëxploiteerd. In Amerika bestaat er grote behoefte aan.

Ten slotte nog even iets over de in aanbouw zijnde steiger op Sint Maarten. Deze heeft een plattegrond in de vorm van de hoofdletter L. De eigenlijke steiger wordt gevormd door de korte zijde, die ongeveer 70 m. lang is. De verbindingsbrug met het land is het lange been van de L, ter lengte van ongeveer 200 m. Langs de gehele omtrek van de L kunnen schepen meren, de grotere alleen langs de voorkant van het korte been.

Steiger en verbindingsbrug bestaan uit een betonnen platform, rustende op lood-



Uitzicht vanaf St. Eustatius. Fort De Windt (bij White Wall). Op de achtergrond het eiland St. Kitts



St. Eustatius

recht geheide betonpalen, welke uiteraard geen zijdelingse krachten kunnen opnemen.

De 70 m lange steiger is te kort voor grote schepen; deze zullen tegen de steiger komen te steunen en vastgemeerd liggen aan zware dukdalven ter weerszijden er van op enige afstand achter het front.

Het platform wordt zijdelings gesteund door vaste steunpunten in de vorm van zware betonnen caissons, geplaatst tussen de palen en bestaande uit een holle cilinder op een er buiten uitstekende ronde voetplaat. De cilinder is met grond gevuld. Dank zij het grote gewicht zijn de caissons in staat om grote zijdelingse krachten op te nemen. Op de cilinder zijn moderne verende kussens aangebracht, fenders genaamd, om de aanraking met schepen soepel te doen plaatsvinden en om de krachten op de cilinder te beperken.

Aangezien de bij orkanen te verwachten hoge golven niet onder tegen het platform mogen slaan wil dit voor vernieling worden gevrijwaard, is het 4.25 m boven het water gelegd.

Grotere schepen kunnen hun vrachten met eigen hijsgerei op het platform brengen, kleinere echter niet. Vandaar dat een mobiele kraan, rijdende op luchtbanden, nodig is om deze kleinere schepen te laden en te lossen.

Zulke schepen, waaronder jachten, moeten ook via het platform contact hebben met het land. Vandaar dat er onder houten looppaden zijn ontworpen, verbonden aan houten palen langs het platform, die van boven er tegenaan steunen. De palen



St. Eustatius - Sugarloaf gezien van Fort de Windt



Strand op St. Eustatius met op de achtergrond de „Quill", een uitgedoofde vulkaan

dienen tevens voor het vastmeren van de schepen, als fender, èn om te voorkomen, dat kleinere schepen onder het platform en tegen de betonpalen terecht komen.

De steiger is met Philipsburg verbonden door een ongeveer 1.700 m. lange weg, die hoofdzakelijk gelegd is op de in de loop der eeuwen in zee gevallen steenblokken, afkomstig van de steile rotsen langs de baai. Waar geen plaats voor de weg was is het front van de rotsen met springstof achteruit gebracht. Achter de steiger is een parkeerplaats aangelegd, passende in een ter plaatse aanwezige deuk in de rotswand. De weg, die ook een klein dwarsdal in de rotsen voor bebouwing ontsluit, is thans grotendeels gereed. Hij kan wat natuurschoon betreft wedijveren met wegen langs de steile oevers van de Alpenmeren.

Verwacht wordt, dat de steiger midden 1963 in gebruik kan worden genomen. Moge hij dadelijk de vruchten afwerpen waarnaar St. Maarten en de andere Bovenwindse eilanden met zoveel verlangen uitzien!

Ir J. P. JOSEPHUS JITTA

17.4.'62

Het eiland Bonaire

Bonaire, iets groter dan Walcheren, is op een na het grootste eiland van de Nederlandse Antillen, doch het dunst bevolkt. Ruim 6000 inwoners. Maar de historie van dit eiland is het boeiendst van alle zes Antilliaanse eilanden. Het gaat hier nu eens niet om zeeslagen, en dat soort verhalen, maar om een grootscheepse proefneming van overheidsexploitatie. Een strijd dus, zo U wilt op het economisch sociaal terrein.

In 1623 bezochten Hollanders en Zeeuwen dit eiland om er verfhout te kappen – een soort hout waaruit men in tijden toen synthetische middelen nog niet bestonden – een karmijnrode verfstof bereidde. Bonaire was toen Spaans bezit en er woonden ook inderdaad wat Spanjaarden. In 1636 werd het door de Westindische Compagnie in bezit genomen.

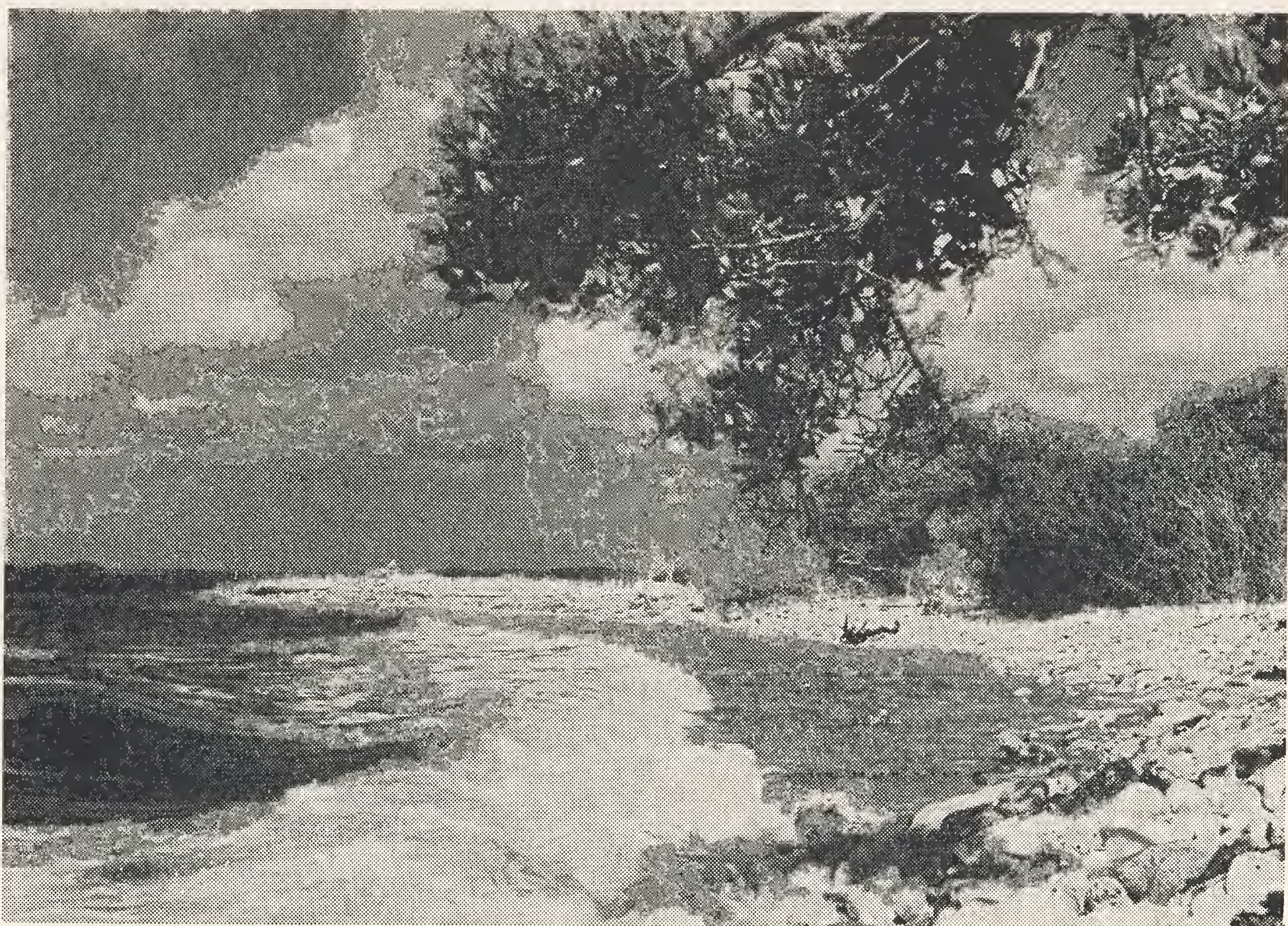
Toen Curaçao marinebasis was, in de oorlog tegen Spanje, werd Bonaire gebruikt voor veeteelt en dus als voedselleverancier. Het winnen van zout uit zeewater werd ontwikkeld. Zo werd Bonaire een Compagnie-plantage.

Een heel merkwaardige episode uit de geschiedenis volgt dan. Het eiland is Compagniebezit en er wonen vrijwel alleen slaven. Later wordt eiland met inwoners en al, verhuurd aan een Amerikaans koopman. Na de afschaffing van de slavernij in 1813 verkocht de Staat der Nederlanden het eiland in percelen. Bonaire en Klein Bonaire brachten samen ongeveer Cf. 84.000.— op.

Bonaire, hoewel in oppervlakte ongeveer anderhalf keer zo groot als Aruba, is financieel geheel afhankelijk van de beide, door de vestiging van de olie industrieën economisch beter begunstigde eilanden, Curaçao en Aruba.

Een zeer groot gedeelte van de mannelijke bevolking dat zijn brood op de rijkere eilanden, Curaçao en Aruba, moet verdienen, trekt van Bonaire weg, zodat er anderhalf maal meer vrouwen dan mannen het eiland bewonen. Men kan dus terecht zeggen dat bij de verkiezingen de vrouw de beslissende stem heeft. Er wordt wel eens schertsend gezegd: de grootste bron van inkomsten van Bonaire bestaat uit postwissels, want de postwisseltjes gezonden door de in de olieindustrie werkzame gezinshoofden, vormen voor de op Bonaire achtergebleven gezinsleden inderdaad de voornaamste bron van inkomsten.

De invoering van de autonomie in het jaar 1951 bracht, hoewel dit in staatkundig opzicht een grote vooruitgang was, voor Bonaire nog meer problemen op staatkundig gebied. Immers, staatsrechtelijke autonomie zonder financiële garanties is zeer moeilijk hanteerbaar en is in feite een onmogelijkheid. Voor 1951 kwamen de hiermede samenhangende problemen niet zo duidelijk naar voren, daar alles centraal geregeld werd.



Bonaire - Ingang Cai. Strandgezicht

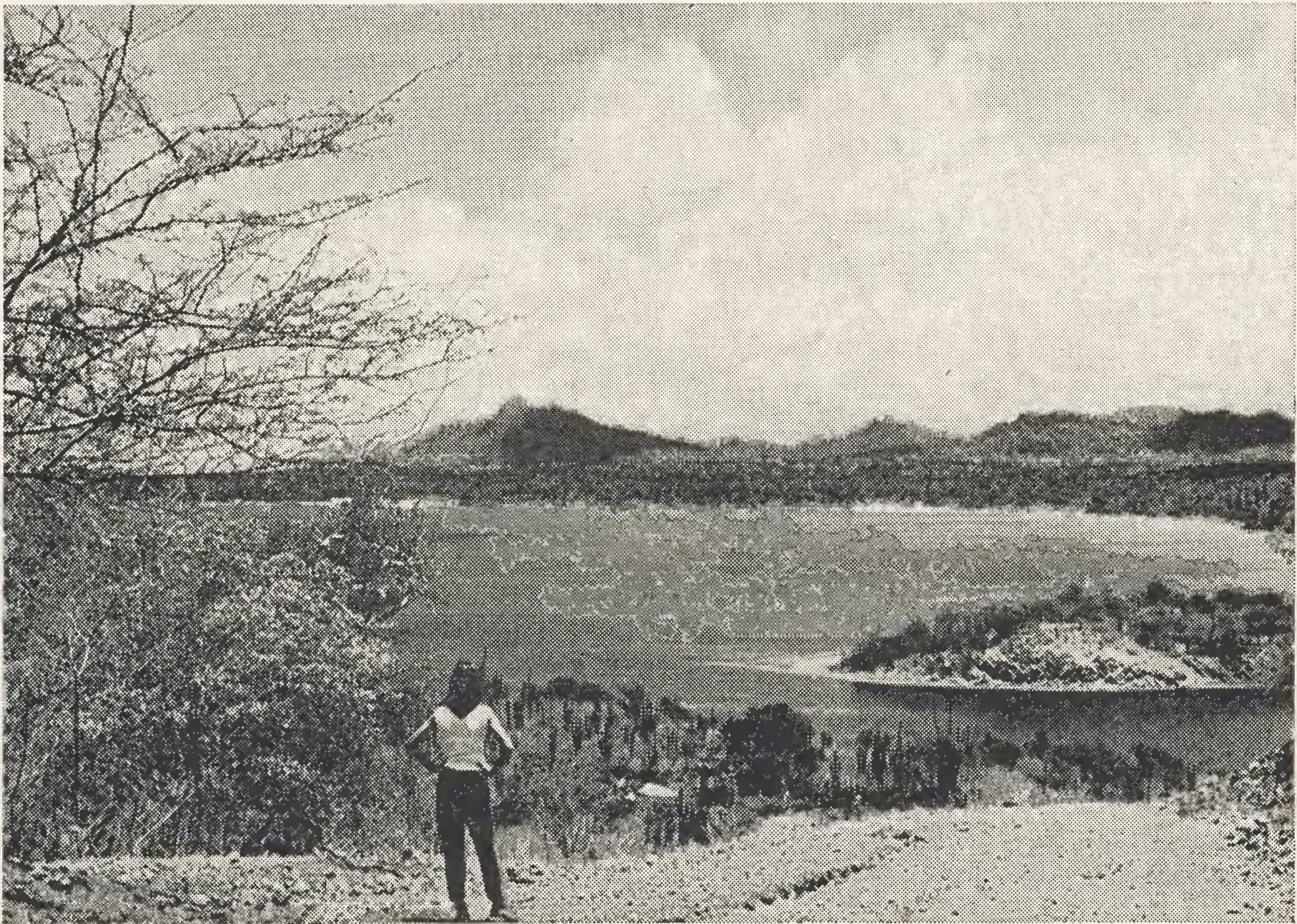
Thans nu de eilandsraad (te vergelijken met de Nederlandse gemeenteraad) kan beslissen over de eigen huishouding, bleek direct dat in de eilandenregeling te weinig garanties waren opgenomen voor de zelfstandigheid van de „armere" eilandgebieden, Bonaire en de Bovenwindse eilanden.

Verheugend is het dan ook dat enkele jaren geleden ook op dit gebied een grote vooruitgang werd geboekt, zonder wijziging van enige wettelijke regeling, toen, mede als gevolg van een stabiel eilandsbestuur, de centrale regering van de Nederlandse Antillen het aandurfde aan Bonaire een vaste begrotingsbijdrage toe te zeggen. Inderdaad een hele vooruitgang, maar nog lang niet de ideale oplossing voor dit wel bijzonder moeilijke probleem.

De eilandenregeling schrijft n.l. voor dat de bijdrage aan de Eilandelijke huishouding zodanig moet zijn, dat het eilandgebied in staat is zijn bestuursapparaat normaal te doen functionneren en die voorzieningen te treffen die, gezien zijn behoefte en de voorzieningen in Aruba, en Curaçao, redelijk zijn te achten.

Vóór 1958, toen de bovengeschetste werkwijze voor het eerst werd toegepast, werd de eilandelijke begroting na de voorlopige vaststelling door de eilandsraad, post voor post behandeld en besproken in de Staten van de Nederlandse Antillen. (om een vergelijking te treffen met Nederland, in de Tweede Kamer).

De hieruit voortvloeiende, vaak zeer scherpe wrijvingspunten zijn thans, dank



Bonaire - Gezicht op Gotomeer

zij de vaste begrotingsbijdrage, tot het verleden gaan behoren. Na deze korte staatkundige beschouwing, nu eens de andere problemen van het eiland Bonaire en de plannen welke zijn en worden ontwikkeld voor de economische verheffing van dit eilandgebied.

U heeft zelf wel uit mijn inleiding kunnen opmaken, dat de economische toestand van dit eiland verre van goed is. Er heerst nog steeds veel armoede. Ondanks het wegtrekken van de mannelijke werkkrachten naar de zustereilanden, blijft de werkloosheid een ernstig euvel. Als grootste werkgever op dit eilandgebied kan wel worden genoemd: de Overheid. Naast de normale overheidswerkzaamheden, wordt eveneens door werkverschaffing getracht werkgelegenheid te scheppen. De wijze, waarop dit geschiedt is typisch voor dit eilandgebied.

Gezien de wel zeer beperkte financiële middelen kan niet elke werkzoekende worden geholpen. Er is daarom een z.g. rouleersysteem ontworpen. Een groep arbeiders wordt voor de duur van drie weken opgeroepen om bijv. bepaalde onderhoudswerkzaamheden aan de wegen te verrichten en gaat dan naar huis, wachten op een nieuwe rouleerbeurt. Dit kan soms twee tot drie maanden duren. Gedurende deze periode vindt geen enkele uitkering plaats en de man moet zien wat met geitenteelt en een klein beetje landbouw en visserij aan de kost te komen. Deze begrippen moeten niet te hoog gesteld worden, omdat ook op dit gebied veel te verbeteren

valt. Het telen van geiten bijv. komt eigenlijk hierop neer, dat men enkele geiten heeft, die na van een oormerk te zijn voorzien vrijelijk in de natuur rondlopen. Enkele malen per jaar worden de geiten samengedreven en de jongen opnieuw gemerkt. Heeft men voor eigen onderhoud wat nodig, dan wordt een geit gevangen, geslacht en geconsumeerd. Melken wordt niet gedaan. Ook worden grote hoeveelheden geiten uitgevoerd; maar die komen van grotere grond-eigenaren.

De geit, die dus zelf maar zijn kostje bij elkaar moet scharrelen in een zeer droog gebied, brengt natuurlijk niet al te veel op. In de ontworpen welvaartsplannen voor het eiland Bonaire wordt ook hieraan aandacht besteed. Hoewel het nog niet aangedurfd wordt de geit terug te dringen tot een afgeperkt gebied, wil men wel trachten door invoer van bepaalde rasbokken de kudde te verbeteren en zodoende de opbrengst van de geitenteelt te verhogen. Voor een goed overzicht is het belangrijk te weten dat naar schatting op Bonaire tussen de 30 en 40.000 geiten rondlopen.

WAT LANDBOUW BETREFT

Van belang is de teelt van sorghum (z.g. kleine mais). Dit, hoofdzakelijk als volksvoedsel gebruikt produkt, moet groeien en tot volle rijpdom komen in een zeer korte regenperiode (plus minus 6 weken). De aanhoudende droogten van de afgelopen jaren hebben ook deze kleine landbouw schade berokkend, want hoewel elk jaar geplant, verbrandden de kleine plantjes, als na een enkele regenbui de regen niet doorzette.

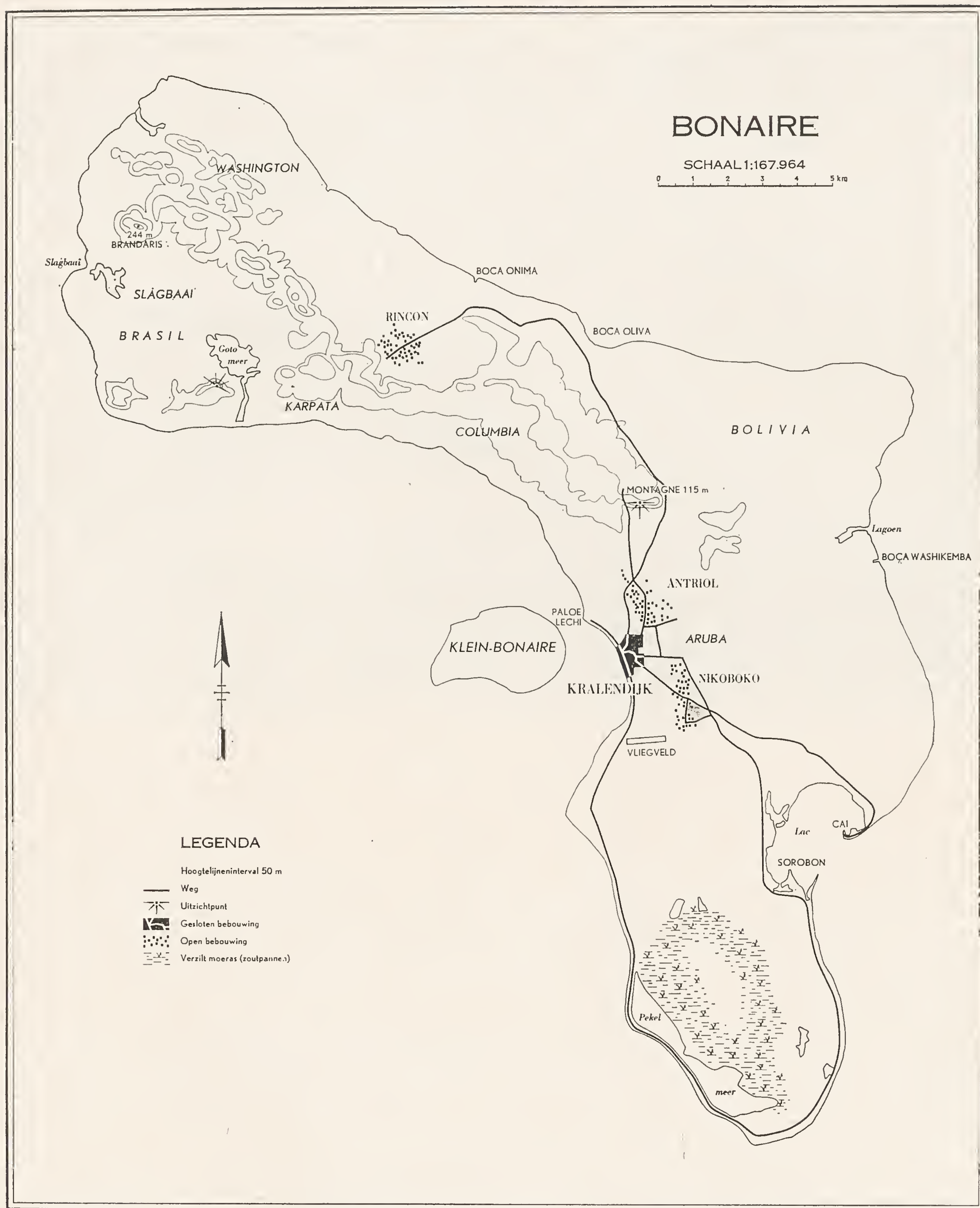
Behalve de mislukte oogsten zitten wij nu met nog een ander probleem n.l. het in de loop der jaren te Bonaire ontwikkelde sorghumsoort (de maishi sietesiman) kan thans niet meer worden aangeplant, door het ontbreken van zaaigoed. Mogelijk dat de Rockefeller foundation, die op dit gebied veel goed werk verricht o.m. in Mexico, ons aan nieuw zaaigoed zal kunnen helpen. Met deze foundation is dan ook contact opgenomen.

WAT VISSERIJ BETREFT

Hoewel in de regel de tropische wateren arm zijn aan vis, wordt er op Bonaire vrij veel gevist. Uitvoer vindt hoofdzakelijk plaats naar Curaçao, maar ook hier dient een en ander, mogelijk door de overheid, centraal te worden aangepakt, om transport en opslagmoeilijkheden te kunnen overwinnen. Overwogen wordt een van overheidswege opgerichte visserij-coöperatie.

Verder zou ik nog willen noemen een heel ander soort cultuur n.l. de aloë cultuur. Deze cultuur is nog steeds van zeer groot belang voor het eiland. Gebleken is dat de droge en kalkhoudende grond van Bonaire zeer geschikt is voor het verbouwen van de aloëplant.

Het snijden, koken van het sap en de verpakking geschiedt nog steeds op verouderde wijze, doch het is een zeer gevraagd produkt op de wereldmarkt en de prijs kan redelijk genoemd worden. Jammer echter dat door de beschermende rechten in


BONAIRE
SCHAAL 1:167.964
0 1 2 3 4 5 km
WASHINGTON
244 m
BRANDARIS
Slagbaai
SLAGBAAI
BRASIL
Goto meer
KARPATA
RINCON
BOCA ONIMA
BOCA OLIVA
COLUMBIA
BOLIVIA
MONTAGNE 115 m
Lagoen
BOÇA WASHIKEMBA
ANTRIOL
PALOE LECHI
KLEIN-BONAIRE
ARUBA
KRALENDIJK
NIKOBOKO
VLIEGVELD
Lac
CAI
SOROBON
Pekel
meer
LEGENDA
Hoogtelijneninterval 50 m
Weg
Uitzichtpunt
Gesloten bebouwing
Open bebouwing
Verzilt moeras (zoutpannen)



Bonaire - Hoofdweg naar Rincon

Engeland (t.b.v. de Commonwealth) de uitvoer naar Engeland niet mogelijk is gebleken. De praktijk wees eveneens uit dat uitvoer als halfprodukt, dus nadat het aloësap te Bonaire tot een halfprodukt was verwerkt, niet mogelijk was als gevolg van de tendens in Europa, de invoerrechten op grondstoffen veel lager te stellen dan op de z.g. halfprodukten.

Om Bonaire economisch te verheffen moet dus naar andere wegen gezocht worden. Het oog is thans gericht op het tourisme. Enkele jaren na de afloop van de laatste wereldoorlog werd een op Bonaire bestaand interneringskamp omgebouwd tot een toeristenhotel. Hier kan men inderdaad vlak aan de prachtige blauwe Caraibische zee genieten van een weldadig aandoende rust.

Doch de verwende toerist verlangt meer. In mei 1962 werd dan ook de eerste steen gelegd van een werkelijk toeristenhotel, dat hopelijk begin 1963 de poorten voor het publiek zal openen. De bouw van dit hotel brengt meerdere problemen met zich. Op Bonaire kan men nog niet overal 24 uur per dag stroom krijgen. In de stad Kralendijk zijn wij gelukkig al vele jaren zover, doch buiten de thans bebouwde kom wordt nog geen electrische stroom geleverd.

Met de N.V. Overzeese Gas- en Electriciteits Mij. die de concessie voor de stroomlevering bezit, worden dan ook onderhandelingen gevoerd om te komen tot een aan alle moderne eisen voldoende electriciteitsvoorziening voor Bonaire.

Ook de watervoorziening van Bonaire is een waar probleem, daar de putten weliswaar water geven, doch het zoutgehalte hiervan is zo hoog, dat dit niet voor menselijke consumptie, noch voor de tuinbouw kan worden gebruikt. Thans is dan ook overgegaan tot de bestelling van een zoutwater distillatiefabriek, waarvan de capaciteit voorlopig is gesteld op 500 ton per etmaal.

Bonaire is een eiland, zodat de toerist van overzee moet komen. Dit geschiedt per vliegtuig waar thans de verbinding wordt onderhouden door de KLM via Curaçao. (Bonaire beschikt over een aan de internationale eisen voldoende luchthaven, die viermotorige vliegtuigen kan verwerken).

Daar echter de meeste toeristen nog steeds de voorkeur geven aan een reisje over zee wordt thans de bestaande steiger (pier) vergroot, zodat hopelijk ook tegen het begin van 1963 grote toeristenschepen (zoals de Maasdam en de Nieuw Amsterdam) Bonaire zullen kunnen aandoen. Dit soort toerisme met de z.g. cruise schepen, voor de eilanden, dagjesmensen zou men kunnen zeggen, is momenteel in de gehele Caraibische Zee zeer populair. De meesten van deze toeristen zijn Amerikanen die van comfort houden. Ze stappen in New York aan boord van een van deze drijvende hotels en laten zich dan twee weken rondvaren door een kalme blauwe zee met een zachte frisse wind, langs deze paradijsachtige eilanden.

Maar er wordt ook gedacht aan de sportieve Amerikaan, die de reeks eilanden in dit gedeelte van de wereld met zijn eigen jacht wil bevaren. Er is zeer dicht bij het nieuwe hotel een jachthaven ontworpen, waar deze vaak zeer luxueus uitgeruste scheepjes kunnen binnenvaren en zo nodig worden nagezien.

Ook het wegennet zal aanzienlijke uitbreiding ondergaan om het eiland geheel voor de bezoeker te kunnen openleggen. Voor de uitvoering van dit wegennet is zeer gunstig gebleken een door de overheid in 1887 bij de verkoop van de grote plantages gemaakte voorbehoud, n.l. dat van het gehele eiland een strook van 50 meter vanaf de hoogwaterlijn aan de overheid blijft voorbehouden, voor de aanleg van publieke wegen.

De toerist wil natuurlijk bij zijn vertrek uit Bonaire gaarne een aandenken meenemen. Reeds enkele jaren geleden werd een schuchter begin gemaakt met een kleine souvenirindustrie. Vooral van schelpen die men bij duizenden opduikt, de z.g. carco's. Ook van schildpadden worden verschillende zeer aparte souvenirs gemaakt. De beperkte omzet maakt het produkt echter nog een weinig prijzig. Ook liggen er mogelijkheden in een pottenbakkerijtje, daar er op Bonaire klei aanwezig is. Onderzoekingen zullen echter moeten uitwijzen of deze al of niet geschikt is voor het omschreven doel.

Dan onze enige werkelijke industrie. De kledingindustrie. Na de oorlog werd door een ondernemende Nederlandse zakenman te Bonaire met een overschot aan vrouwelijke werkkrachten, overgegaan tot de oprichting van een kledingfabriekje. Nadat het eenmaal aan de rand van het faillissement is geweest en de overheid de exploitatie heeft overgenomen, is het thans zover dat dit aan ongeveer 100 Boneriaanse meisjes werkgevende fabriekje renderend werkt. Er wordt thans gebouwd aan een nieuwe, aan alle eisen voldoende, fabriek. De leiding berust bij een door de Nederlandse Regering in het kader van de technische bijstand, afgestane deskundige.

Al deze plannen zullen worden uitgevoerd in het kader van de ontworpen welvaartsplannen, waarin door de Nederlandse Regering ruim wordt geparticipeerd.

U zult zich afvragen; wat heeft Bonaire de toerist te bieden? Bonaire heeft een milde, ongerepte natuur, met een zeer gevarieerd vogelleven. Wist U dat op Bonaire nog voorkomt de grote groene papegaai? En dan niet te vergeten de mooie sierlijke flamingo's. Die mooie rossige vogels kan men bij duizenden tegelijk aantreffen in de zoutpannen.

Deze zoutpannen, die als gevolg van de meer moderne zoutwinningsmethoden elders in de wereld niet meer, of praktisch niet meer worden geëxploiteerd, bieden een feeërieke aanblik met hun duizenden flamingo's en soms tot helrood gekleurd water.

Dan de prachtige natuurlijke baaien, de kleuren van de zee hellen over van aquagroen tot diepblauw en de overgang is zo abrupt, dat het soms niet te geloven is. Deze mooie Caraibische Zee biedt U een pracht van mooie onderwatertuinen van verschillende vaak fantastisch gekleurde koralen. Vanuit bootjes met glazen bodems kan men hiervan genieten, zelfs al is men geen goede zwemmer.

Verder heeft U de grotten, Indianeninscripties en de ongelooflijke schelpen die in bergen langs de kant van Lac, een soort inham, opgehoopt liggen.

Wat natuurschoon betreft heeft Bonaire meer dan haar zustereilanden te bieden.

Nu ik een en ander heb verteld over de economische toestand van Bonaire, wil ik ook graag nog in het kort iets vertellen over een sociaal probleem, n.l. de zorg voor de opgroeiende jeugd. Ruim twee jaar geleden werd opgericht de Stichting „Jeugdwerk Prinses Beatrix", die voornamelijk ten doel heeft de schoolvrije jeugd bezig te houden.

De eerste steen werd gelegd voor de bouw van een jeugdhuis dat 1 maart van dit jaar voor het eerst zijn poorten voor de jeugd mocht openen. De bouw van dit jeugdhuis werd in de eerste plaats mogelijk gemaakt door een bedrag door H.M. Koningin Juliana ter beschikking gesteld, zijnde een gedeelte van het aan H.M. bij haar bezoek aan de Antillen in 1955 aangeboden geschenk. De werkkrachten werden in het kader van werkverschaffing door het eilandgebied Bonaire afgestaan. Verder is hulp geboden door ontelbare weldoeners op en buiten de Antillen.

Het huis bestaat uit een recreatiezaal van 30 x 10 m. met een ingebouwd toneel, verder een kleine ontvangstzaal voor besprekingen met ouders, een ruime moderne keuken voor kooklessen en een uitleenbibliotheek, tevens magazijn.

De volgende cursussen mochten per 1 maart aanvangen, n.l.
meisjes: kook- en naaicursussen
jongens: een hobbyclub en een radio-amateurcursus
gemeenschappelijk: tekencursussen, muziekcursussen (guitaar, blokfluit en piano).

Met de aanleg van sportvelden is men thans bezig. Er ontbreekt echter nog een speeltuin voor de kleintjes en ook nog een gymnastieklokaal, waarvan alle scholen gebruik zouden kunnen maken, doch de middelen zijn uitgeput. Ik wil hierbij opmerken dat geen enkele school op Bonaire over een gymnastieklokaal beschikt.

Voor Bonaire is dit werk uiterst belangrijk, vooral omdat er de laatste jaren nogal wat moeilijkheden zijn voorgekomen bij de jeugd, doordat deze geen voldoende bezigheden had na schooltijd.

Het is te hopen dat de gelden die voor de bouw van een gymnastieklokaal en een speeltuin nodig zijn, wederom door weldoeners geschonken zullen worden. Indien U wat voor dit prachtige doel zoudt willen afstaan kunt U altijd terecht aan

het volgende adres: Mevr. L. van Hesteren-Obediente, Voorzitster Stichting Jeugdwerk Prinses Beatrix, Gezaghebbershuis Bonaire, Nederlandse Antillen. Elke gave, hoe klein dan ook is van harte welkom.

Ik wil eindigen met U Bonaire te beschrijven zoals een Nederlander n.l. Simon Carmiggelt Bonaire zag. Na een kort bezoek aan Bonaire schrijft hij:

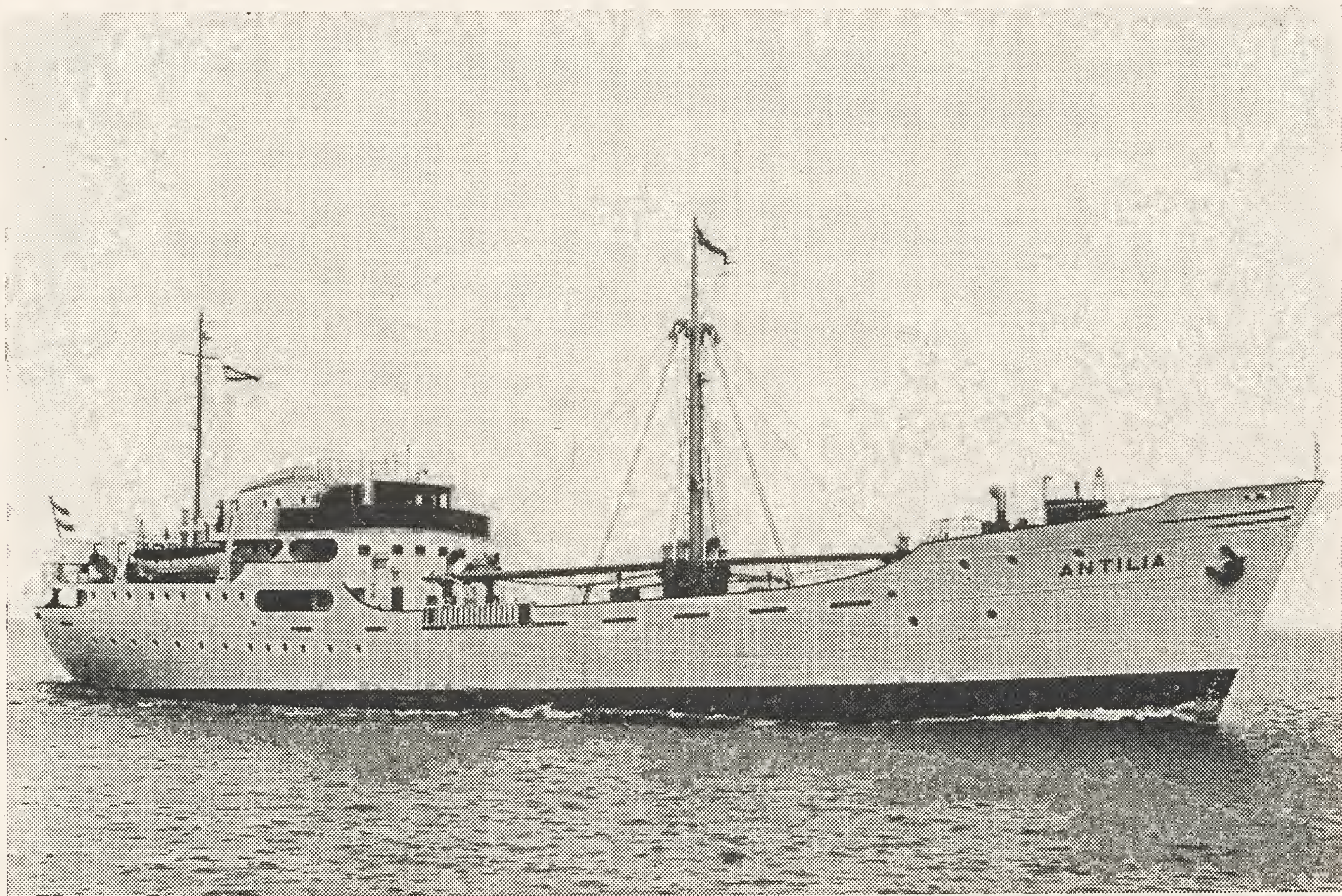
Een vader zei eens tegen mij: Mijn beide oudste zoons zijn goed op hun pootjes terecht gekomen, goede posities en zo, maar de jongste voert weinig uit, toch is hij een bijzonder hartelijke, gezellige kerel. Als ik die woorden hoor moet ik aan Bonaire denken, dat ver achter Curaçao en Aruba ligt, maar dat zoveel te bieden heeft, n.l.

EEN ZONNIG KARAKTER!

A. J. VAN HESTEREN

Gezaghebber van Bonaire

12.6.'62



De coaster „Antilia"

Sabaans huis in The Bottom FOTO: H. VAN SCHEEPEN



Saba

Het eiland Saba bestaat uit een vulkaantop, die steil uit de oceaan oprijst tot 850 m toe. De oppervlakte is gering, rond 13 km², het aantal inwoners is eveneens gering: rond 1000 zielen.

Saba is dus bergachtig. De hellingen zijn door de aanstormende golven afgekalfd, zodat deze somtijds a.h.w. loodrecht uit de zee oprijzen. Stranden ontbreken dan ook op Saba en slechts op een enkele plek zijn de hoger gelegen vlakke delen, die bewoond zijn, bereikbaar. De landingsplaats ligt in het uiterste Z.W., in de luwte van het eiland bij de heersende N.O. passaat. Bij Fortbay wordt de bezoeker van Saba door een roeiboot van een zeeschip gehaald: thans meestal de coaster „Antilia".

Van Fortbay voert een weg naar boven, naar de hoofdplaats „The Bottom".

Op Saba waren oorspronkelijk alleen wandeltrappen aangelegd, die de dorpjes onderling verbonden. De overheid heeft nu in werkverschaffing van een aantal van deze trappen „jeeproads" gemaakt. Deze weg naar The Bottom heeft zelfs een stijging van 26° op sommige plaatsen.

Van The Bottom leidt de grote verkeersweg thans langs de oostzijde van de vulkaan, via St. Johns Flats naar Windwardside (= loefzijde) en verder naar het noordoosten langs de hoogtelijn naar Hell's Gate, een soort lintbebouwing.

Velerlei merkwaardigheden zijn van Saba op te merken, van het eiland als wel van de bevolking, die hier woont.

Behalve het prachtige landschap valt het plantenkleed te bewonderen.

Door de hoogte, waardoor de wind uit zee tot stijgen wordt gedwongen, zijn de hogere berghellingen aanmerkelijk vochtiger dan vlak nabij zee. Ook de aan de heersende N.O. wind bloot gestelde hellingen van de vulkaantop, n.l. de oosthelling (Windwardside) en noordhelling (Hell's Gate) vangen niet alleen meer wind, maar ook meer vocht. Deze bergdorpjes liggen hoger op de bergspits, omstreeks 400 à 450 m hoog. Hierdoor is de temperatuur ter plaatse enkele graden Celcius lager, maar door de gestaag waaiende passaat ondergaat de mens het klimaat daar nog als koeler dan alleen de hoogte aangeeft.

Het plantenkleed van Saba, dat gemiddeld een neerslag ontvangt van rond 1000 mm per jaar, weerspiegelt de ligging t.a.z. van de N.O. passaat en hoogte boven de zeespiegel. Het microklimaat bij Fortbay, in de luwte van de bergtop en nabij de zee, is uitgesproken droog, met als flora cactaeëen. Ook in de pseudo krater van The Bottom ondergaat de mens het micro-klimaat als warm (geen afkoeling door wind) en de bloemenpracht van Bougainville doet denken aan Curaçao. Meer naar boven en aan oost- en noordhelling treft men stapelmuurtjes aan bedekt met varens, orchideeën en korstmossen. Wilde amaryllis siert de omgeving, gele bolgewassen



Landing van de post op Saba FOTO: H. VAN SCHEEPEN

vindt men tussen de stenen van de paden. Nog hoger, daar waar de bergtop Mount Scenery, veelvuldig door condenswolken omhuld is, vindt men een varenbos en bananengroei, druipend van vocht. Floristisch is Saba daarom rijk gevarieerd en bijgevolg zeer boeiend.

Op Saba wonen twee scherp gescheiden bevolkingselementen, ieder thans ongeveer de helft van de bevolking omvattend. In The Bottom woont de donkere Creoolse bevolking, die o.a. de vissers levert en helpt bij het ontladen van de schepen. St. John's Flat, met o.a. het gemeenschappelijke ziekenhuis, is gemengd.
Windwardside is grotendeels Europees en Hell's Gate geheel. Deze Europese bevolking, die Engels spreekt, draagt slechts een tweetal namen: Johnson en Hassell en stamt af van enkele Schotse en Ierse zeeliedenfamilies uit de 17e eeuw. Daar er op Saba naast enige landbouw op de enkele vlakkere hellingen (Rendez Vous, the Level) en de visserij geen middel van bestaan was, werken vele Sabanen buiten hun eiland. Zij varen op de handelsvloot van de Ver. Staten, vaak in een leidende functie als stuurman en gezagvoerder. In de laatste tijd werken zij ook bij de olieraffinaderijen van Aruba en Curaçao. De achtergebleven vrouwen leven voor een deel van geldwissels, die uit de vreemde door verwanten naar Saba worden gezonden. Zij maken allerlei kantprodukten. Dit gescheiden leven van man en vrouw betekent een schrijnend leed, dat door de buitenstaander vaak onvoldoende wordt beseft.

Thans houdt de werkverschaffing – de ombouw van de wandeltrappen tot jeeproads – de meeste jonge mannen vast op het eiland. Het toeristische bezoek betekent tot heden weinig wegens de bezwaren om Saba te bereiken. Hotels vindt men hier

Saba - Passagiers op weg naar de wal

FOTO: H. VAN SCHEEPEN



nog niet. Wel een „pasangrahan" in The Bottom en op Windwardside, ouderwetse logeergelegenheden voor ambtenaren. Slechts een paar keer per week kan men Saba bereiken van buitenaf. Deze weinig frequente en bovendien nog onregelmatige scheepsverbinding heeft tot heden het sterke isolement van weleer wel verminderd, maar nog niet doen verdwijnen. Naast meer werkgelegenheid wenst de bevolking van Saba dringend een snellere, frequente en regelmatige verbinding met St. Maarten, het nabijgelegen eiland en betere verbindingen met het gebied daarbuiten.

Hoe laat zich nu de toekomst van Saba denken?

Saba's faam is alom. De moeilijk bereikbare bergtoppen met de zo verwante bevolking werkt op de verbeelding. Zo spreekt Prof. Boerman in het gastenboek van



Saba - Hoofdstraat van Windwardside. Op de achtergrond de R.K. kerk

de pasangrahan te Windwardside van „an Eden in the ocean" en Dr. Ir. Henriques, de directeur van de Terna (Techn. Econ. Raad van Ned. Antillen) van „paradijsachtig onwezenlijk". Ook wetenschappelijk als voorbeeld van Europeanen kolonisatie „in de tropen" heeft de Europese bevolking van Saba de aandacht getrokken in de wereldliteratuur. En vooral: het microklimaat van de bergdorpen geeft de mens een optimaal gevoel van welbehagen. Saba is dan ook een droomeiland om uit te rusten en stil te genieten van klimaat, afwisselend plantenkleed, landschap en vergezichten met steeds de zee als horizon.

De algemene conclusie kon dan ook luiden, dat de toeristische aantrekkingskracht van Saba uitermate groot zal zijn en niet behoeft onder te doen voor die van St. Maarten en St. Thomas thans en daar wellicht zelfs boven zal liggen.

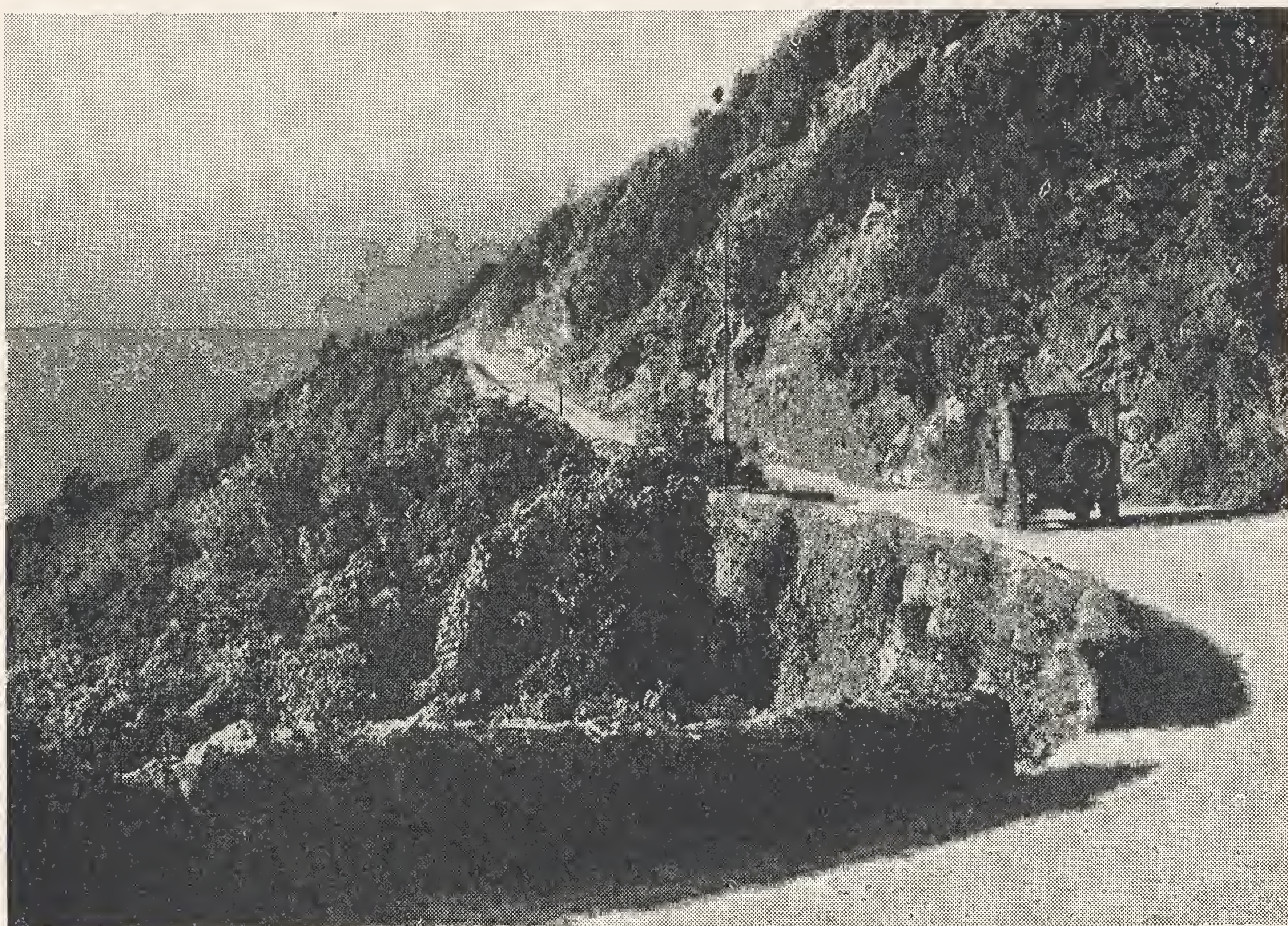
Naast gebrek aan werkgelegenheid klaagt de bevolking van Saba als gezegd over de onvoldoende verbinding met de wereld daarbuiten.

In het kader van de welvaartsplannen zal een kleine pier bij Fortbay (in het Z.W.) worden gebouwd voor het aanleggen van de roeiboten, waarmee thans de ont- en inscheping plaats vindt. De aangevoerde goederen (levensmiddelen: meel en bouwmaterialen: cement) zullen dan niet meer nat worden, zoals nu nog vaak gebeurt.

Verder heeft men in het N.O. ruimte kunnen vinden voor de aanleg van een klein vliegveld: slechts vliegtuigen ter grootte van pipercubs (4 passagiers) kunnen daar



Gezicht op Saba



Saba - Jeeproad tussen Windwardside en St. John Flats

landen. Aangezien in de toekomst het bezoek van toeristen – als op de meeste Caraïbische eilanden – grotendeels per vliegtuig zal geschieden, zullen de aangevoerde passagiers dan Hell's Gate en Windwardside in de eerste plaats aandoen, terwijl tot heden de hoofdplaats The Bottom het eerst werd bezocht door toeristen, die per schip aan de Fortbay aankwamen. Gezien de grote belangstelling, die alom in de Ver. Staten bestaat voor Saba, kan men op een betrekkelijk zeer snelle ontwikkeling rekenen. Aangezien tot heden op Saba geen hotels voorkomen, zal het toerisme na opening van het vliegverkeer op Saba de eerste jaren wellicht – noodgedwongen – uit eendagsbezoek bestaan. Maar als gezegd... Saba leent zich eerder voor langer verblijf door hen, die rust en stilte zoeken. Een eenvoudig bungalowhotel op Saba ligt in de lijn van de verwachtingen.

Een afzonderlijk woord zij nog gewijd aan de opbouw van het wegenstelsel en de wijze van verdere ontwikkeling.

Thans leidt een enkele weg voor jeeps en scooters van Fortbay naar The Bottom, Windwardside en Hell's Gate, terwijl deze weg thans wordt doorgetrokken naar het vliegveld, dat lager ligt. Het drukste verkeer zal men op het baanvak The Bottom –Hell's Gate kunnen verwachten. De huidige smalle weg, die kronkelt, is weinig geschikt voor druk verkeer en verkeer in beide richtingen. Bovendien heeft men alleen uit een auto, die aan de buitenzijde rijdt, dus van zuid naar noord gaat, een vrij en



SABA
SCHAAL 1: 38.867
0
500
1000 m
VLIEGVELD
FLAT POINT
Well Bay
MARY'S POINT
585 m
Hell's Gate
Spring Bay
MOUNT SCENERY
887 m
230 m
Ladder Bay
WINDWARD-SIDE ± 450 m
RENDEZ-VOUS
555 m
564 m
431 m
THE BOTTOM ± 250 m
THE LEVEL
523 m
BOOBY HILL
398 m
ST. JOHN'S FLAT
Fort Bay
STIJGER
LEGENDA
Hoogtelijneninterval 100 m
Uitzichtpunt
Jeep-road (recreatieweg)
Wandeltrap



Saba - huizen boven Flat Point, op de achtergrond Hell's Gate

ruim uitzicht. Te overwegen ware met het oog op het toerisme en de daarmede hand in hand gaande uitbreiding van het autopark een parallelweg aan te leggen van Hell's Gate boven langs Windwardside over de vlakten van Rendez Vous naar The Bottom. Grandioze vergezichten zullen dan per auto bereikbaar worden; een noodzaak voor Amerikaanse toeristen, die het wandelen zijn verleerd. Ruimte bij uitzichtplaatsen voor het parkeren van auto's, picknickplaatsen met rustbanken zullen bij deze toeristische uitrusting niet kunnen worden gemist.

Tenslotte de wijze van „open leggen" door basisvoorzieningen aan te brengen voor het toerisme. Bij St. Maarten heeft dit proces geleid tot grondspeculatie op grote schaal, die de oorspronkelijke eigenaren op het eiland weinig ten goede is gekomen en onherstelbaar verlies van landschapsschoon inhoudt. Het verdient daarom o.i. aanbeveling met het oog op het algemeen belang en de belangen van de eilandbevolking dit proces op Saba kalm en rustig te doen plaats vinden. In stede van eerst vliegvelden en aanlegsteigers te bouwen, moeten bij de huidige situatie in de Nederlandse Antillen, waarbij n.l. de overheid praktisch over geen planologische beschermingsmaatregelen beschikt, in eerste aanleg de „strategische" plaatsen veilig worden gesteld. Op het ogenblik bijv. kan langs de dure en prachtige weg van The Bottom naar Hell's Gate iedere plek worden bebouwd. Het is niet de bedoeling de huidige grond-

eigenaren de vrucht van de stijging in prijzen te onthouden, maar wel moet de overheid zorgen, dat er een gaaf, mooi eiland tot in lengte van dagen overblijft.

De overheid heeft deze plicht, omdat de zorg voor het algemeen belang van Saba's bevolking tot haar taak behoort. En zij kan deze maatregelen met te meer morele overtuiging treffen, omdat zij zelf deze openlegging voor het toerisme financiert en mogelijk maakt door aanleg van vliegveld, steiger en wegen. Men zou zich de vraag kunnen stellen of een speciaal tot dit doel in het leven te roepen stichting in deze moeilijke tijd van overgang niet het best de toeristische openlegging zal kunnen verzorgen.

Laat men deze ontsluiting alleen over aan het vrije spel der maatschappelijke krachten, dan zou Saba wellicht materiële welvaart tegemoet kunnen gaan, maar met verlies van onvervangbare waarden, zoals de oude gemeenschap en het prachtige natuur- en landschapsschoon. Dit laatste is niet nodig en kan worden voorkomen, terwijl de baten van de toeristische exploitatie dan ook direkt de bevolking en Saba meer ten goede komen.

Dr J. WINSEMIUS

26.6.'62

Toeristische ontwikkeling op St. Maarten en Bonaire

Vorig jaar had ik het voorrecht voor de Interdepartementale Advies Commissie voor de Welvaartsplannen van de Ned. Antillen een oriënteringsreis te maken naar de Bovenwindse eilanden en Bonaire.

Het is mij na deze reis nog eens te meer duidelijk geworden, dat het internationale toerisme in dat deel van de wereld, wat zijn ontwikkeling betreft, nog slechts in zijn kinderschoenen staat. De stijgende welvaart in Noord-Amerika, de verkorting van de arbeidstijd, de groeiende belangstelling voor vakantie, betekent, dat zich een wassende stroom toeristen van de Verenigde Staten van Amerika richt op de Caraibische archipel.

Het Amerikaanse toerisme nu gaat in de richting van Puerto Rico met uitlopers naar de Virginische eilanden, beide deel uitmakend van de Ver. Staten van Amerika. Het eiland Sint Thomas met het miniatuurstadje Charlotte Amalie, dat ik heb bezocht, geeft een beeld van een modern snel gegroeid toeristencentrum ontstaan op een bijzonder fraai eiland en tovert een beeld voor ogen wat na 10, 15 jaar van St. Maarten kan worden verwacht. Men had daar planologische beschermingsmaatregelen, maar het resultaat is toch onbevredigend. Door deze snelle ontwikkeling is natuurschoon van onvervangbare waarden verloren gegaan. Prachtige bungalows overal verspreid gebouwd over de berghellingen, bij voorkeur op die plekken langs de rijweg met het mooiste uitzicht. Heerlijk voor de bewoners: meest gefortuneerd „retired people of America". Helaas niet aangenaam voor de gewone toerist, die op die „beauty-spots" het mooiste uitzicht bedorven ziet door een gevel of een achteraanzicht van een bungalow.

Bij onderscheiding van de Nederlandse Antillen in de eilanden Beneden de Wind en die Boven de Wind belooft het toerisme uit de Verenigde Staten van Amerika vooral voor de laatste een belangrijke bestaansbasis te vormen, niet alleen vanwege het natuurschoon van deze mooie eilanden, maar ook omdat zij slechts weinig inwoners tellen. De drie Bovenwindse eilanden hebben rond 4000 inwoners, tegenover de Benedenwindse eilanden rond 190.000 bewoners. De eilanden Boven de Wind tellen dus niet meer dan 2 % van de totale bevolking van de Nederlandse Antillen.

Men kan het verschil in betekenis van het toerisme als bestaansmiddel in Nederlandse verhoudingen vergelijken met de betekenis van het toerisme voor de Waddeneilanden met dat voor een stad als bijv. Amsterdam.

Het is begrijpelijk, dat bij deze stand van zaken het toerisme uit de Verenigde Staten van Amerika voor de Bovenwindse eilanden in de toekomst de voornaamste bestaansbasis kan vormen.

Het is goed te beseffen, welke soort toerisme bedoeld wordt en dat is dan *vakantie-*



Flamingo's op Bonaire

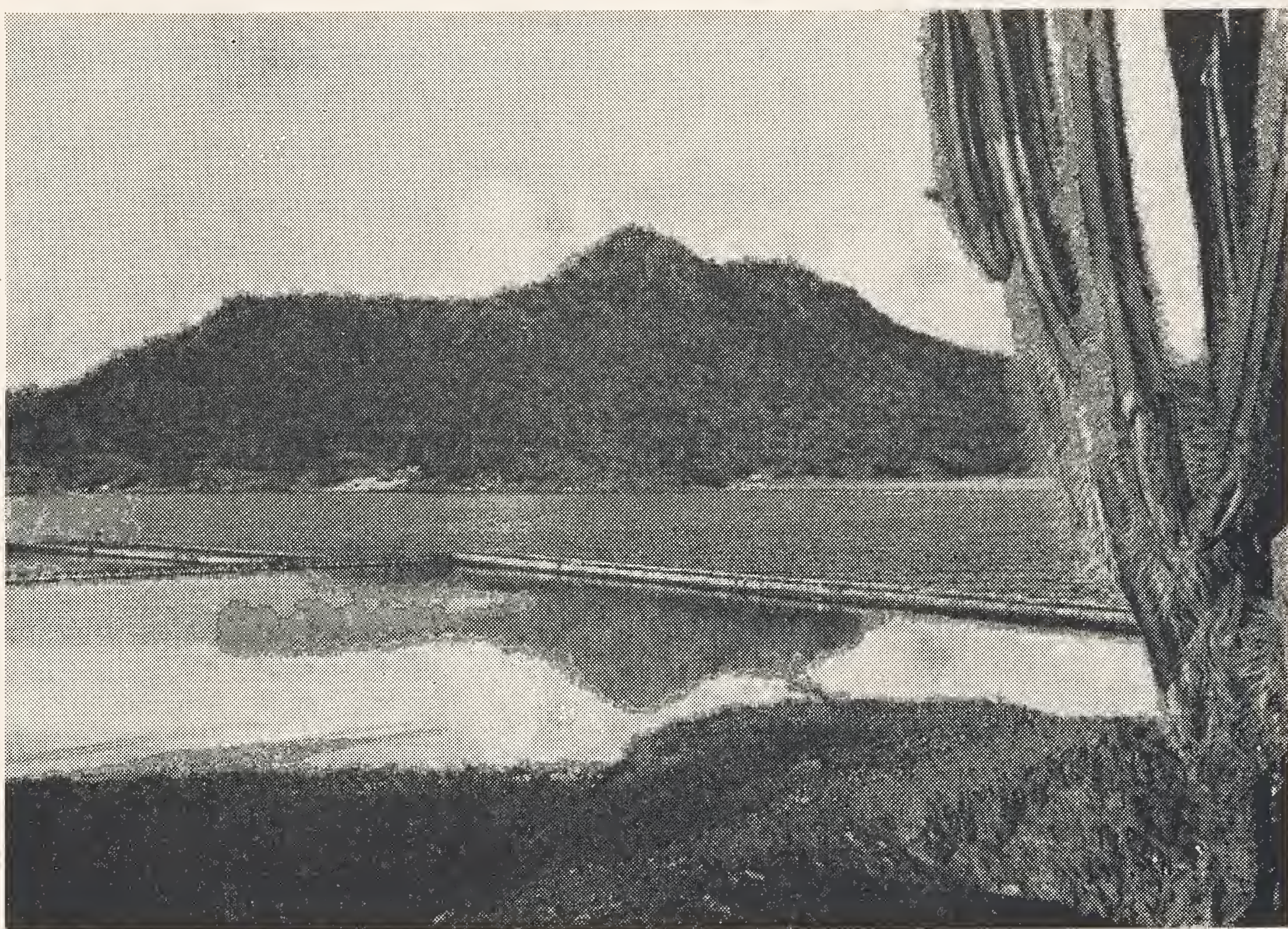
toerisme, waarbij men alleen voor zijn genoegen op reis gaat. Het bestaande toerisme naar Aruba en Curaçao kan meer worden aangeduid als *zaken*-toerisme, dat in verband staat met de olie-industrie en de functie van Willemstad op Curaçao als centrum van zakenleven en luchtverkeer.

Indien men zich afvraagt, wat een tropeneiland van nature aantrekkelijk maakt voor het toerisme, dan is dat: een zonnig klimaat, een plantenkleed dat schaduw biedt, een boeiend landschap: steile berghellingen afdalend in zee, naast stranden, om maar enkele attracties te noemen. In dit opzicht zijn de Bovenwindse eilanden van nature bijzonder bevoorrecht en als toeristisch gebied geschikt. De drie Benedenwindse eilanden daarentegen zijn vlakker, minder begroeid.

SINT MAARTEN, een bijzonder mooi eiland met prachtige stranden bijv. wordt thans in een snel tempo uitgerust voor het toerisme uit de U.S.A., o.a. door de aanleg van een groot vliegveld en van een landingssteiger voor schepen tot 70.000 ton.

Het aantal hotels wordt snel uitgebreid. Sint Maarten bestaat, zoals U wellicht bekend, uit een noordelijk Frans deel en een zuidelijk gedeelte, dat tot de Ned. Antillen behoort.

Hier doet zich een ander verschil voor tussen de Benedenwindse eilanden en de Bovenwinden, n.l. dat het landschapsschoon voor deze laatste kleinere eilanden relatief van meer betekenis is, omdat dit het enige is dat zij hebben te bieden.



Gezicht op Slagbaai met Brandaris

Men kan het ook anders uitdrukken: in het bijzonder voor de Bovenwindse eilanden is zonder stedebouwkundige bescherming een snelle economische ontwikkeling niet wel mogelijk zonder verlies van onvervangbaar landschapsschoon. Het verdrietige van een dergelijke ontwikkeling is, dat deze strijdt met het streven naar doelmatigheid en dat daardoor bepaalde waarden onherroepelijk verloren dreigen te gaan.

Wat is er immers tot heden gebeurd? De welvaartsplannen op de Bovenwindse eilanden en op Bonaire omvatten in eerste aanleg het aanbrengen van een aantal basisvoorzieningen voor het toerisme zonder dat planologische beschermingsmaatregelen aanwezig waren. Omdat de landbouw weinig baten oplevert onder de huidige omstandigheden, betekenen deze nieuwe voorzieningen, dat de waarde van de tot dien vrij onrendabele percelen plotseling snel stijgt.

De plaatselijke bevolking beseft veelal de betekenis hiervan onvoldoende en is bijgevolg te spoedig bereid haar grond te verkopen tegen prijzen, die uiteindelijk aan de lage kant liggen. Speciaal voor bouwexploitanten, die uitzien naar percelen met vrij uitzicht over de zee en grenzend aan ruimten, die vrij van bebouwing zullen blijven, doen zich hier allerlei kansen voor. Hiertegenover behoeft men op zichzelf niet afkeurend te staan, mits het stedebouwkundig resultaat maar niet droevig is, zoals blijvend verlies aan landschaps- en natuurschoon, een blijvend rommelig aanzien van hot en her verspreide bebouwing.



Bonaire - gezicht op Slagbaai

Wij kunnen daarom zeggen, dat een stedebouwkundige regeling ter bescherming van de toeristische belangen speciaal op de Bovenwindse eilanden dringend nodig is. De bestaande voorziening, n.l. de bouw- en woningverordening van 1935 voor het eilandgebied van Curaçao, schiet te kort.

Het verdient daarom overweging op korte termijn de voor de toeristische openlegging benodigde terreinen aan te kopen. Het is onaanvaardbaar, dat met overheidsgeld aangelegde dure wegen langs de berghellingen worden lintbebouwd met bungalows door de particuliere eigenaren van de aangrenzende gronden, waardoor het doel van de weg – openlegging van het landschapsschoon – verloren gaat.

Tenslotte kan de vraag worden gesteld, of deze situatie niet op korte termijn voorbereidingen gewenst maakt voor een wet op de ruimtelijke ordening, die op doelmatige wijze voorziet in een stedebouwkundige regeling voor deze zich weldra snel ontplooiende eilanden met hun dan toeristische bestaansbasis.

Meer naar het zuiden liggen de Benedenwinden, waarvan het oostelijke eiland BONAIRE is. Dit eiland komt naar oppervlakte overeen met de beide overige, maar naar inwonertal blijft het daarbij ver achter: nog geen 6000 bewoners.

Bonaire is dus landelijk gebleven. Dit eiland heeft geen olie-industrie gekregen, o.a. omdat het verder van de golf van Maracaïbo ligt. Daarentegen is het loonpeil ook op dit eiland hoog, doordat velen gingen werken op Curaçao en Aruba.

Nu de arbeid in de olieraffinaderijen daar is gerationaliseerd en de niet-eilandbewoners aldaar het eerst zijn ontslagen, heerst werkloosheid op Bonaire, bijna 600 werklozen op een totale beroepsbevolking van rond 2000 personen. Hier is slechts één conclusie te trekken: de werkloosheid draagt op Bonaire een structureel karakter en is nijpend.

De toeristische aantrekkelijkheid van Bonaire lijkt geringer dan die van de Bovenwindse eilanden: het is minder bergachtig, het plantenkleed is schaarser als gevolg van het droge klimaat. Toch mag men wel op een kalme ontwikkeling rekenen van internationaal toerisme, indien men een enkel bungalowhotel weet te stichten en van het landelijk karakter profijt weet te trekken. Naast toerisme zal men hier ook industrialisatie moeten stimuleren (lichte industrie) op basis van de aanwezigheid van arbeidskrachten en zal men de hoofdplaats Kralendijk met zijn oude bouwstijl bevredigend moeten ontwikkelen.

Bonaire heeft dus een algemeen tekort aan bestaansmiddelen en men zal alle andere economische mogelijkheden zoveel mogelijk moeten benutten. In dit verband mag o.a. worden gewezen op de aanwezigheid van een flamingo-kolonie in de pekelmeren op het Z.O. van het eiland, als voorname attractie voor toeristen.

Het westelijk onbewoonde deel van het eiland zou wellicht in het kader van de internationale hulpverlening kunnen dienen als natuurreservaat: de flamingo's, de Amazone-papegaai – subspecie Bonaire – en andere voor Bonaire specifieke diersoorten. Een dergelijk reservaat heeft voor een bepaald soort toeristen zijn bekoring.

Samenvattend mogen wij concluderen:

Het Amerikaanse toerisme naar de Caraïbische archipel gaat nog een grote en snelle uitbreiding tegemoet.

De Bovenwindse eilanden van de Ned. Antillen bezitten alle gunstige eigenschappen voor de ontwikkeling tot een toeristencentrum in de naaste toekomst.

Daar nog geen stedebouwkundige beschermingsmaatregelen op de Bovenwindse eilanden worden toegepast, is speciaal voor deze eilanden, die nu een stormachtige ontwikkeling voor de boeg hebben tot toeristisch centrum, een bevredigende stedebouwkundige regeling noodzakelijk.

Dr J. WINSEMIUS

17.7.'62



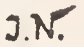
Bonaire - Kralendijk Baai

DE LIGGING VAN ARUBA, CURAÇAO, BONAIRE, ST. MAARTEN, SABA EN ST. EUSTATIUS IN HET CARIBISCHE GEBIED

0 100 200 300 400 500 600 700 800 KM.

ULTIMO 1955

CUBA
Santiago
JAMAICA
Kingston
ACKLIN EIL.
MARIGUANA
CAICOS EILANDEN
TURKS EILANDEN
GR. INAGUA
GROTE ANTILLEN
Cap Haitien
HAITI
DOM. REPUBL.
Port au Prince
Ciudad Trujillo
PORTORICO
San Juan
Porto Rico
VIRGINISCHE EILANDEN
ST. MAARTEN
SABA
ST. EUSTATIUS
BARBUDA
ANTIGUA
GUADELOUPE
Basse-Terre
DOMINICA
Port de France
MARTINIQUE
CASTRIES
BARBADOS
ST. VINCENT
GRENADA
TOBAGO
TRINIDAD
Port of Spain
KLEINE ANTILLEN
EIL. BOVEN DE WIND
N
CARIBISCHE ZEE
ARUBA
CURAÇAO
BONAIRE
KLEINE ANTILLEN
EILANDEN BENEDEN DE WIND
MARGARITA
La Guaira
Caracas
ATLANTISCHE OCEAAN
Barranquill
Cartagena
Maracaibo
Panama-kanaal
Panama
PANAMA
PANAMA
VENEZUELA
Orinoco
Apure
VENEZUELA
Caura
Caronie
Orinoco
Atrato
Cauca
Magdalena
COLOMBIA
Meta
Guaviare
Uraricoera
BRAZILIE
Georgetown
BRITS GUYANA
Essequibo
Paramaribo
SURINAME
Sur. riv.
Mana
FRANS GUYANA





In Schakels zijn o.m. verschenen de series:

NA 19 „Economische aspecten"

NA 22 „Onderwijs en cultuur"

NA 24 „De ABC-eilanden geologisch bekeken"

NA 25 „De dierenwereld van de Ned. Antillen"

NA 27 „Culturele aspecten"

NA 30 „Curaçaoenaars vertellen"

NA 31 „De Ned. Antillen van maand tot maand"

NA 32 „De rechtsorde in het Koninkrijk der Nederlanden – de basisregelingen"

NA 33 „Het plantenkleed"

NA 35 „De Ned. Antillen – verleden dat leeft"

NA 37 „Balans van culturele samenwerking"

Samenstelling: B. Harst

Het Kabinet van de Vice-Minister President geeft in de radiorubriek „De Nederlandse Antillen" voorlichting over dit land.
De onderwerpen liggen o.a. op het terrein van cultuur, historie, economie, geologie, staatkunde en sociale vraagstukken.